

دراسات، العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلّد 48، العدد 4، 2021

الأحوال الاجتماعية في مدينة معان خلال العقد الأول من القرن العشرين (كتب الرحالة الأجانب مصدراً)

أنور الجازي *

ملخص

تتناول هذه الدراسة الأحوال الاجتماعية لمدينة معان في العقد الأول من القرن العشرين، من خلال ما ورد في كتب الرحالة الأجانب – باعتبارها مصدراً تاريخياً– من معلومات مهمة ومفصلة عن هذه المدينة في تلك المدة الزمنية، ولتحقيق هدف الدراسة المتمثل في الوقوف على تاريخ معان الاجتماعي وتسليط الضوء على مفرداته المتنوعة، وبسبب ندرة الدراسات العربية التي تناولت معان في العقد الأول من القرن العشرين ؛ فقد تم تحليل المعلومات الواردة في كتب الرحالة وتقسيم الدراسة إلى مواضيع عدة، وهي: عرض موجز لأوضاع المدينة خلال القرن التاسع عشر، والتأثيرات الاجتماعية والاقتصادية لمحطة سكة الحديد الحجازية على مدينة معان، والتسميات التي أطلقها الرحالة على المدينة، وعدد سكانها، والحياة اليومية، والمنازل والبساتين، والمياه والزراعة، والحرف والتجارة. وخلصت الدراسة إلى أن معان كانت على جانب كبير من الأهمية خلال فترة الدراسة، إذْ شهدت نشاطات اجتماعية في جوانب مختلفة تتعلق بالحياة اليومية التي كان يعيشها سكان المدينة في تلك الفترة، إضافة إلى أهمية موقع المدينة من خلال الحج الشامي الأمر الذي جعل منها همزة وصل حضاري وتجاري ما بين حجاج الشام من جهة وسكان المدينة والمناطق المجاورة لها من جهة أخرى.

الكلمات الدالـة: مدينة معان، الأحوال الاجتماعية، القرن العشرين، الرحالة الأجانب.

المقدمة

تشكل كتب الرحالة الأجانب مصدرا مهما لدراسة تاريخ المدن والمجتمعات، إذْ أورد الرحالة الأجانب معلومات مهمة ووافية شملت مجالات عديدة، اجتماعية، اقتصادية، سياسية وجغرافية، ولهذا جاءت هذه الدراسة لتتناول تاريخ بلدة معان خلال العقد الأول من القرن العشرين، وهي الفترة التي شهدت فيها البلدة العديد من الأحداث مثل: قيام الدولة العثمانية بتأسيس محطة سكة حديد رئيسة في البلدة، وزيادة اهتمامها بها نظراً لوقوعها على طريق الحج الشامي، إضافة إلى أن معان قد شهدت في هذه الفترة التاريخية زيارات متوالية من قبل العديد من الرحالة الأجانب ومن جنسيات مختلفة.

وتناولت الدراسة في بدايتها استعراضاً تاريخياً موجزاً عن تاريخ مدينة معان خلال الفترات القديمة مثل النبطية والرومانية والبيزنطية والفترات الإسلامية، وكيف أثر توفر المياه في معان بالإضافة إلى موقعها على مفترق طرق القوافل التجارية ومن ثم قوافل الحج الشامي، في ازدهار المدينة واستقرار السكان المتواصل فيها منذ تلك العصور وحتى وقتنا الحاضر، كما تناولت الدراسة ما ورد من معلومات عن معان في كتب الرحالة الأجانب خلال القرن التاسع عشر، وذلك من أجل وضع تمهيد أو تصور عن المدينة خلال هذه الفترة والتي شهدت في نهايتها زيادة اهتمام الدولة العثمانية بمعان، إذ اتخذت من المدينة عام 1892م مركزا لمتصرفية (لواء) كانت تسيطر من ناحية إدارية على مناطق واسعة وصلت حتى مدينة السلط، وتعرفنا من خلال الدراسة على أهمية موقع المدينة على طريق الحج الشامي والجوانب الاجتماعية خلال هذا القرن.

ووقفت الدراسة على موضوع التقسيمات الجغرافية والتسميات التي أطلقها الرحالة الأجانب على معان؛ والتي كانت تنقسم في تلك الفترة إلى بلدتين، واحدة جنوبية والأخرى شمالية، وقد قدرت المسافة الفاصلة بينهما بنحو كيلومتر ونصف تقريباً، بالإضافة إلى التعرف على التقديرات التي أوردها الرحالة الأجانب عن عدد سكان المدينة خلال العقد الأول من القرن العشرين، ونظراً لأهميتها وتأثيراتها الإيجابية على مدينة معان؛ فقد تناولت الدراسة موضوع إنشاء محطة سكة حديد الحجاز التي بنيت في معان عام 1904م، وتبين أنها كانت من المحطات الرئيسة والمهمة على طول خط السكة من دمشق إلى المدينة المنورة.

وأظهرت الدراسة جوانب الحياة الاجتماعية والاقتصادية في معان مطلع القرن العشرين، ومنها طريقة بناء المنازل والبساتين،

* جامعة الحسين بن طلال. تاريخ استلام البحث 2020/7/12، وتاريخ قبوله 2020/10/25.

حيث كانت مادة البناء الأساسية في تلك الفترة الطوب الطيني، وذلك لوفرته وسهولة استعماله كمادة للبناء مما جعل البلدة تختص بهذا النوع من مواد البناء، ومازال الكثير من شواهد تلك المنازل والبساتين باقية لغاية الآن، وتناولت الدراسة موضوع الأسرة المعانية وتقسيماتها، والملابس والطعام، وعادات الخطبة والزواج والولادة.

وسلطت الدراسة الضوء على موضوع المياه في معان والتي كانت توفرها الينابيع المنتشرة في أرجاء المدينة مما جعل منها واحة خضراء في أرض صحراوية، بالإضافة إلى كيفية استغلال هذه المياه في زراعة الأشجار المثمرة التي اشتهرت بها المدينة في تلك الفترة، من خلال اتفاق الأهالي على تنظيم عملية ري البساتين، مما مكنهم من الاستغلال الأمثلة للمياه. أما الزراعة الواسعة والمتمثلة بزراعة المحاصيل وعلى وجه الخصوص القمح؛ فقد بينت الدراسة أن أهالي معان كانوا يمارسون هذا النوع من الزراعة في مرتفعات الشراة التي تمتد إلى الغرب والشمال الغربي من المدينة، وذلك من خلال الاشتراك مع أصحاب الأرض، حيث سمح توفر الأراضي الخصبة ونسبة الأمطار الجيدة في تلك المرتفعات بزراعة المحاصيل، وبالتالي توفير حاجات أهالي معان من القمح وهي مادة الغذاء الأساسية التي لا يمكن الاستغناء عنها، كما تناولت الدراسة أبرز المهن والأعمال التجارية التي كان يمارسها أهالي معان في ذلك الوقت.

وتعود أهمية الدراسة إلى كون المعلومات التاريخية التي أمدتنا بها كتب الرحالة الأجانب خلال مطلع القرن العشرين، قد سلطت الضوء على الجوانب الاجتماعية في معان بشكل وافٍ وتفصيلي، بالإضافة إلى ندرة الدراسات – خاصة العربية– التي تناولت هذا الموضوع، وبالتحديد في الفترة الزمنية التي شملتها الدراسة، وقد اعتمدت الدراسة على كتب الرحالة الأجانب، لكونها تعد من المصادر التاريخية المهمة، وغطت الفترة الزمنية للدراسة، ووردت فيها معلومات مفصلة عن موضوعها، إذْ قام الباحث بجمع المعلومات من هذه المصادر، وتحليلها واستنباط المعلومات منها، بما يفيد محاور ومواضيع الدراسة.

معان عبر التاريخ:

شجع وجود ينابيع المياه الغزيرة والتي تكاد تكون الوحيدة في منطقة تعد ذات مناخ صحراوي، القبائل العربية منذ فترات قديمة على الاستقرار حول هذه الينابيع، وبسبب الموقع المتميز لمعان وتوفر المياه فيها، فقد اعتمدت كمحطة رئيسة على طرق القوافل التجارية التي كانت تربط مناطق عديدة مع بعضها البعض مثل بلاد الشام مع الحجاز، أو مصر مع شمال الجزيرة العربية، وكان لابد لهذه القوافل من المرور في معان من اجل التزود بالمياه قبل توغلها في المناطق الصحراوية، وبرزت أهمية معان خلال المدة الزمنية النبطية باعتبارها المحطة الأخيرة التي كانت تحط فيها القوافل التجارية النبطية القادمة من الحجر (مدائن صالح)، قبل الدخول للعاصمة البترا (جاوسن وسفيناك، 2011،ج1، ص47)، وخلال تلك الفترة كانت معان ملتقى عدد من الطرق التجارية، نذكر منها: الطريق التي تبدأ من البترا مروراً بمعان، ثم إلى الجفر وباير والأزرق ومنها إلى تدمر(Musil,1927,p.515)، والطريق التي تربط ما بين غربي الجزيرة العربية مع دمشق وموانئ الشام الأخرى، والطريق المتجهة إلى غزة ومنها إلى مصر، إضافة إلى الطريق القادمة من مصر عبر واحة الجوف (دومة الجندل) إلى الخليج العربي والعراق(Musil,1926,p.5).

وفي الفترة الرومانية كانت معان تقع في أقصى الحدود الجنوبية والشرقية للإمبراطورية الرومانية، فيما كان يمر إلى الغرب منها طريق (تراجان) التي تربط ما بين عاصمة الولاية العربية الرومانية مدينة (بصرى) مع البحر الأحمر، كما أنها كانت تقع خارج خط التحصين الروماني المتمثل بمعسكري أذرح واللجون، والتي كُلفت بحماية حدود الإمبراطورية الرومانية من غارات القبائل البدوية (جاوسن وسفيناك، 2011، ص48). أما في الفترة البيزنطية، فقد ظهر على ما يبدو نوع من الاهتمام بالزراعة وأنظمة الري في معان، حيث كشفت الحفريات عن موقع أثري يقع على بعد 2 كلم إلى الشرق من المدينة، ويعود للفترة البيزنطية ويتكون هذا الموقع من بركة كبيرة تسمى (بركة الحمام)، مبنية من الحجارة الجيرية، وأبعادها 60×60م وبعمق 4،70سم ,Brunnow &Domaszewski,1905,p.7)، وكانت المياه تُنقل إلى البركة بواسطة قناة حجرية من عين بسطة التي تقع على بعد 20كلم إلى الغرب من معان (Vincent,1898, vol.7,pp.425-451)، وكانت تتفرع من هذه البركة قنوات تسير نحو مساحة من الأرض يبدو أنها أعدت في تلك الفترة لغايات الزراعة (جاوسن وسفيناك،2011، ص49).

وتعد معان من أوائل البلدات التي دخلها الإسلام من خارج الجزيرة العربية، حيث أسلم عامل البيزنطيين عليها فروة بن عمرو الجذامي، وقام بإهداء الرسول (صل الله عليه وسلم) بغلة بيضاء تعبيراً عن إسلامه، الأمر الذي دفع البيزنطيين إلى سجنه ومن ثم قتله، وتعد معان خلال الفترة الإسلامية المبكرة من أهم بلدات إقليم الشراة، واستقر في المدينة جماعات من بني أمية، فيما وصفت في بعض مصادر تلك الفترة بأنها مدينة صغيرة على حافة البادية. وقد أشارت مصادر تاريخية إلى أن معان كانت من ناحية إدارية تتبع لإقليم البلقاء، وحددتها مصادر أخرى بأنها تقع على بعد خمسة أيام من دمشق في الطريق إلى مكة(Musil,1926,p.227) .

واستمرت أهمية معان كمحطة رئيسة على طريق الحج القادم من الشام خلال الفترات الإسلامية اللاحقة، وكان لابد للقوافل من التوقف في المدينة لعدة أيام من أجل التزود بالماء وشراء متطلبات الرحلة إلى مكة(Knapp, 1914, vol.23, p.240). وخلال الفترة العثمانية زاد دور معان في خدمة الحجاج على هذه الطريق، لذا أمر السلطان سليمان القانوني ببناء قلعة كبيرة في البلدة، (Doughty, 1921, vol.1, p.33)، وتعد القلعة من ضمن سلسلة القلاع العثمانية التي بنيت على مراحل منتظمة على طول طريق الحج من دمشق إلى المدينة، وكان الهدف منها حراسة طريق الحج، وتخزين المؤن والمواد الأساسية للحجاج Jaussen & Savignac, 1909, vol.1, p.33))، والقلعة مربعة الشكل، بنيت جدرانها من حجارة بركة الحمام، وتتكون من فناء داخلي واسع تتوزع حوله الغرف والمخازن وإسطبلات الخيل، وقد حفر في وسط هذا الفناء بئر كانت المياه تُسحب منها بواسطة ناعورة خشبية، وبني في إحدى واجهات الفناء درجان يؤديان إلى الطابق العلوي الذي يحوي العديد من الغرف، وفي أعلى واجهات القلعة فُتحت طاقات تطل على الخارج (Castiau, 1905, vol.1, pp.370-390).

معان في كتب الرحالة الأجانب خلال القرن التاسع عشر:

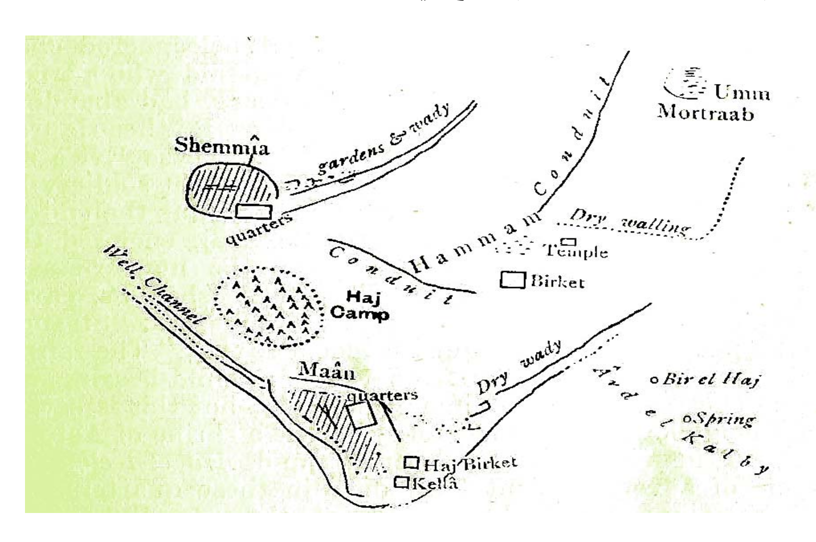
نجد إشارات قليلة في كتب الرحالة الأجانب عن معان خلال القرن الثامن عشر، ومنها ما ذكره الرحالة الفرنسي (قسطنطين فولني)(Constantin Volney) في رحلته إلى مصر وسوريا بين عامي 1783م و 1785م، وجاءت هذه الإشارة لفولني عند وصوله مدينة غزه، حيث ذكر أن سكان هذه المدينة كانوا يتخذون الطريق المتجهة إلى معان؛ أثناء رحلة أداء مناسك الحج، ويقطعون المسافة بين المدينتين في ثلاثة أيام(Constantin, 1787, p.317) .

وأما خلال القرن التاسع عشر، فقد انتظمت الرحلات الأجنبية، وزار منطقة شرقي الأردن عدد كبير من الرحالة، وخاصة المنطقة الجنوبية منها بحكم وجود مدينة البترا، وكان الرحالة الأجانب يتجولون في المناطق المجاورة لها، ومنها معان التي ورد ذكرها في العديد من كتب الرحالة، ونجد أول إشارة لمعان في القرن التاسع عشر عند الألماني (أورلخ سيتزن) (Ulrich Seetzen's)، أثناء رحلته إلى بلاد الشام ومصر والجزيرة العربية بين عامي 1806/1807م، حيث ذكر أن المدينة من أهم محطات طريق الحج الشامي، وعدد سيتزن الأماكن الأثرية المنتشرة حول معان، مثل: أذرح، والشوبك، والمريغة، والجي، والدعجانية وخربة الجحيرة... وغيرها(Seetzen's, 1855, p.618)، وأورد الرحالة السويسري (جون بوركهارت) (Jean Louis Burckhardt) عام 1812م، معلومات أكثر تفصيلاً عن معان، حيث أرجع سبب الأهمية التي جعلت من معان محطة على طريق الحج الشامي إلى توفر ينابيع المياه الغزيرة والعذبة، ومساهمتها أيضاً في زراعة البساتين الكثيرة في البلدة، كما لاحظ ازدهار الحركة التجارية في معان، فقد كان أهالي معان يأتون بالبضائع المتنوعة من الخليل وغزة لبيعها على الحجاج، بالإضافة لبيع ما تنتجه بساتين البلدة من فواكه، وذكر (بوركهارت) أن أهالي معان كانوا يعتمدون على منطقتي الطفيلة والشراة لتأمين حاجاتهم من القمح والشعير، فيما عمل البعض منهم كباعة متجولين بين مضارب البدو لبيع العديد من المصنوعات، وخاصة الفراء التي كانت تصنع من جلود الأغنام(Burckhardt, 1822,p.437). فيما أرجع الفرنسي (ليون لابورد)(Leon Laborde)، أثناء رحلته إلى المنطقة عام 1828م، سبب تلك الأهمية إلى الموقع الجغرافي الذي تميزت به معان، بحيث كانت تعد المدينة الوحيدة المأهولة في الجزء الجنوبي من الصحراء السورية،(Laborde, 1836, p.100).

ويمكن القول أن رحلة الفنلندي (جورج فالن)(George Wallin)، إلى الجزيرة العربية عام 1845م، من الرحلات المهمة التي ورد فيها وصفاً دقيقاً لمعان؛ فقد اعتبرها من أكبر المحطات على طريق الحج الشامي، وكان يقطنها حوالي 200 عائلة، ووصف (فالن) النشاط التجاري المزدهر بين أهل معان والقبائل البدوية المجاورة، والذي كان يقوم على مبدأ المقايضة بين الطرفين، ومن السلع التي كان أبناء القبائل يفضلونها ويقايضون بها ما يملكون من بضائع، نجد مثلاً: الثياب، الأسلحة، البارود، السكر، البن والتوابل، وفي المقابل كانت القبائل البدوية تمد أهل معان بالإبل، الأغنام، الصوف، ومنتجات الحليب من زبدة وسمن. ونشط تجار معان في التجارة مع المناطق الأخرى، حيث كانوا يشترون السلع المتنوعة من أسواق الخليل وغزة، ويحضرون من العقبة الأرز والذرة المستوردة من مصر، وفي بعض الأحيان كان هؤلاء التجار يذهبون إلى دمشق ومناطق الجوف في الشرق. وأثناء موسم الحج كانت قوافل الحجاج تقضي مدة أربعة أيام في معان وكان يقام خلالها سوق كبير، يشتري منه الحجاج ما يلزمهم من مؤن وسلع لتكملة الرحلة إلى مكة، وأحياناً كانوا يبادلون ما يجلبون معهم من بضائع من دمشق مع ما يملكه أهالي معان، وكانت القبائل البدوية تجلب بضائعها أيضا إلى هذا السوق(Wallin, 1854, vol.24, pp.115-207).

وفي عام 1876م رافق الرحالة الإنجليزي (تشارلز داوتي) (Charles Doughty) قافلة حج انطلقت من دمشق، ومن خلال

هذه الرحلة تعرفنا على كيفية وصول قوافل الحج الشامي إلى معان والإجراءات المتبعة في استقبالها، فقد كانت تقام الخيام الكبيرة المزيّنة بالأعلام والرايات في الجانب الغربي من البلدة، وكانت مدفعية الحامية العثمانية تطلق نيرانها ترحيبا بوصول القافلة، وبحسب (داوتي) فقد أقيم في معان مخزناً كبيراً كان يدار من قبل ضابط يسمى مدير المال لحفظ بضائع التجار الذين كانوا يرافقون قوافل الحجاج إلى مكة، وأثناء عودتهم كانوا يعرضون بضائعهم للبيع في سوق معان مرة أخرى(Doughty, 1921,p.34).

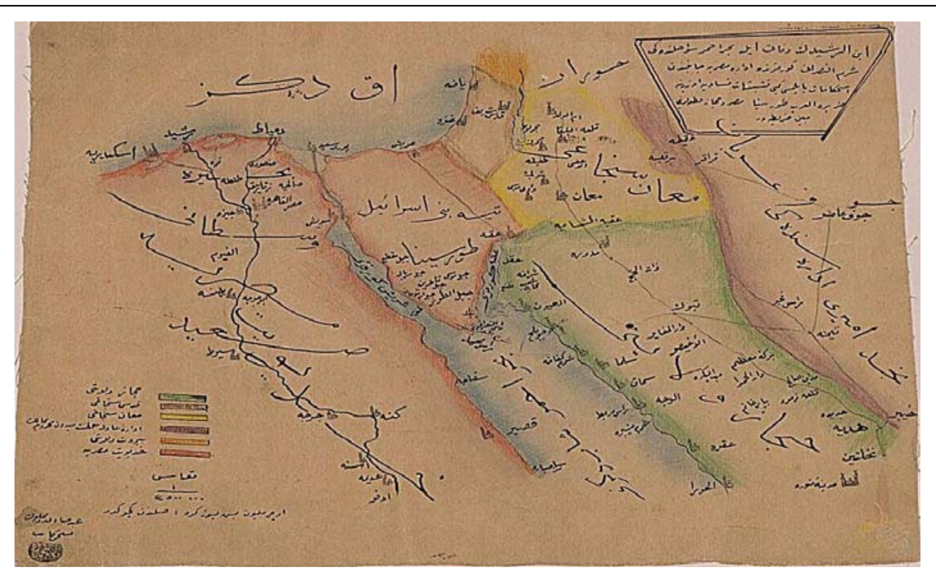


الشكل1: من أقدم الخرائط لمعان عام 1876م، حينما كانت تنقسم إلى قسمين شمالية وجنوبية، ويظهر مكان تخييم قوافل الحج الشامي بينهما(Doughty, 1921, p.33).

ونجد في رحلة الإنجليزي (غراي هيل) (Gray Hill) إلى البترا في نهاية القرن التاسع عشر وصفاً آخر لوصول قافلة الحج الشامي إلى معان، هذه القافلة التي كانت من الكبر بحيث كان يستغرق وصول آخرها إلى معان ما يقرب من الثلاث ساعات، وكان يتقدمها عدة مئات من الإبل المحملة بالخيام والبضائع، ومن اجل استقبال وإقامة هذه الأعداد الكبيرة من الحجاج نصبت ما يقارب من 300 خيمة مختلفة الأشكال والألوان، وكانت في مقدمة القافلة الإبل التي وضع عليها ما يعرف بـ (الهودج) والمخصصة لجلوس النساء بداخلها، وإبل أخرى وضع عليها ما يعرف بـ (المحفة)، وتبع مقدمة القافلة موكب أمير الحج أو (الباشا) الذي كانت تظلله مظلة ذات لون أبيض، ورفعت إلى جانبه الرايات الخضراء، وكان يرافقه حوالي 200 جندي من سلاح الفرسان، وقدر(هيل) عدد الموظفين الذين كانوا يعملون على خدمة قافلة الحج الشامي تلك ما بين 2000 إلى 3000 آلاف موظف(Hill, 1897, vol.29, pp.35-43).

وأما الوضع الإداري لمعان خلال القرن التاسع عشر، فيمكن القول أن اهتمام الدولة العثمانية بهذه المنطقة قد بدأ في عام 1870م، حيث تشكل قضاء معان وكان يتبع للواء البلقاء، وبقي كذلك حتى عام 1874م عندما فصلت الدولة العثمانية قضاء معان عن لواء البلقاء وألحقته بلواء الشام، وبعد ذلك بثلاثة أعوام أي في عام 1877م ضُم هذا القضاء إلى لواء القدس، ثم عاد إلى لواء البلقاء مرة أخرى في عام 1879م(Cuinet, 1896, p. 493).

ويمكن ملاحظة الاهتمام المتزايد للدولة العثمانية بمعان من خلال قيامها عام 1892م، بتشكيل لواء (سنجق) معان ومركزه معان، ويتضح لنا أيضاً أهمية المدينة في ذلك الوقت إذا ما عرفنا أن هذا اللواء كان يضم الأقضية التالية: معان، الكرك، السلط، الطفيلة(Pinkus, 1903, p.105)، بالإضافة إلى 25 بلدة وقرية، وقد بلغ عدد سكان هذا اللواء حوالي 45 ألف نسمة، ومساحته 32 ألف كلم^2(Fitzner, 1904, p.215). وفي عام 1894م نقل مركز القضاء إلى الكرك، إلا انه بقي يحمل اسم (لواء معان)، وكان اللواء يدار من قبل المتصرف ومقره في الكرك، يعاونه ثلاثة نواب في معان والسلط والطفيلة، إضافة لوجود محكمة شرعية في كل مدينة من المدن الأربعة، ومدارس ومحطة بريد وبرق، واتبع اللواء من الناحية العسكرية إلى الفيلق الخامس في الجيش العثماني ومقره دمشق(Cuinet, 1896, pp.493-494).

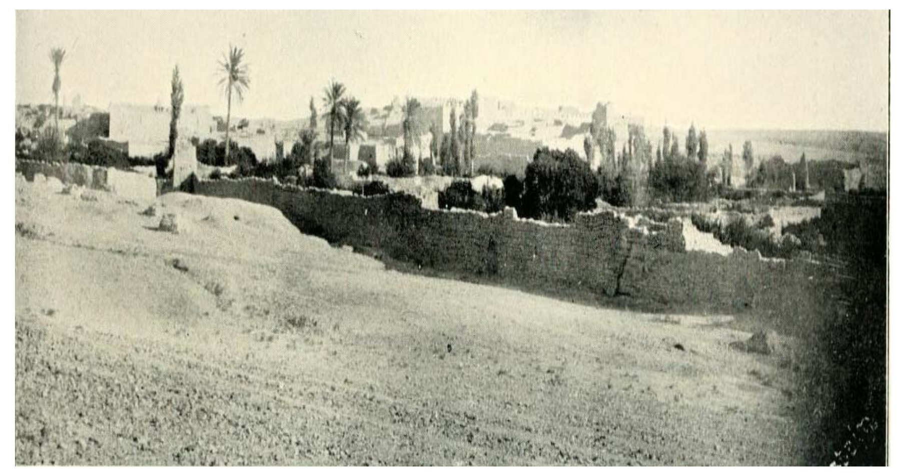


الشكل 2: خريطة عثمانية تبين حدود لواء (سنجق) معان، تقريباً 1892م.
(https://www.alwatan.com.sa)

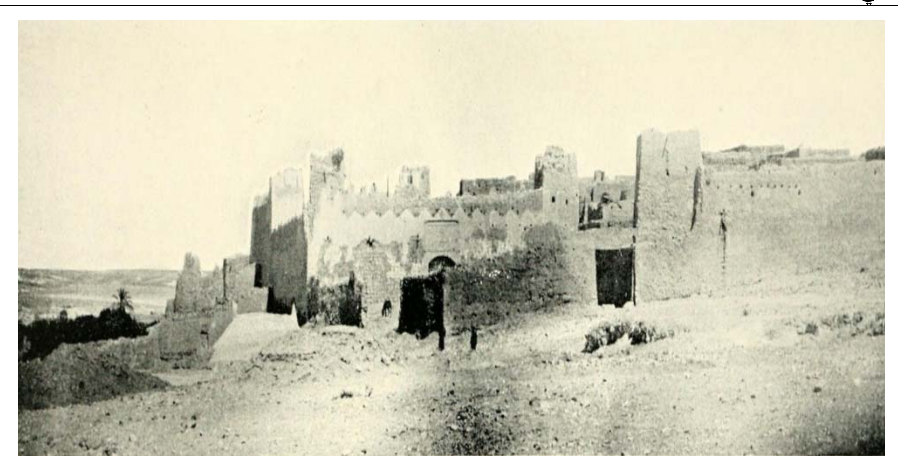
أحوال معان الاجتماعية في كتب الرحالة الأجانب:

أ- التقسيمات الجغرافية وعدد السكان:

كانت مدينة معان خلال العقد الأول من القرن العشرين تنقسم إلى قسمين، أو بالأحرى بلدتان يفصل بينهما مسافة كيلومتر ونصف(Hornstein, 1898, vol.30, pp94-103)، وقد تعددت مسميات هاتين البلدتين في كتب الرحالة الأجانب، حيث أطلق البعض منهم على الجزء الجنوبي من معان تسمية (معان الجنوبية أو القبلية)، (Langer, 1882,vol. 35, pp.280-290)، و(معان الحجازية)(Jaussen, & Savignac,1909,p.33). و(معان المصرية)(Moritz,1908,vol.13,pp.387-436)، وأحياناً سميت (معان الكبيرة) (Baedeker,1906,p.153). أما الجزء الشمالي من بلدة معان فكان يسمى (معان الشمالية) (Langer,1882,vol.35,pp.280-290) وفي بعض الأحيان (معـــان الصـــغيرة)(p.153 Baedeker,1906,)، و (معان الشامية) (Musil, 1926, p.4). ويبدو أن سبب إطلاق تسمية (معان الكبيرة) على الجزء الجنوبي من البلدة يعود إلى أن عدد السكان والمنازل في هذا الجزء أكثر من الجزء الشمالي(1906, p.153 Baedeker,)، ومن المرجح أن سبب تسميتها (الحجازية)، يعود إلى أنها كانت تقع باتجاه الحجاز، فيما يرجح أن سبب تسميتها (المصرية) مرده إلى أن قوافل الحاج المصري كانت تلتقي مع قوافل الحاج الشامي في هذا الجزء من معان، أما إطلاق تسمية (الشامية) على الجزء الشمالي من معان؛ فيعود إلى كونها كانت تقع باتجاه بلاد الشام (الشمال).



الصورة رقم 1: أقدم صورة لمعان الجنوبية، عام 1895م.(Hornstein, 1898, p.99).



الصورة رقم 2: أقدم صورة لمعان الشمالية، عام 1895م.(Hornstein, 1898, p.99).

واختلف الرحالة الأجانب في تقدير عدد السكان في قسمي معان (الجنوبية والشمالية)، كما تنوعت عندهم طريقة التعداد فمنهم من قدر عدد الأسر ككل، وآخرين ذكروا عدد الرجال فقط، فيما نجد أن البعض منهم ذكر عدد المنازل، فمثلاً أشار احد الرحالة إلى أن عدد سكان معان الجنوبية بلغ في عام 1875م حوالي200 نسمة، فيما تراوح عدد السكان في الشمالية ما بين 100– 120 نسمة(Doughty, 1921,p.34)، وأحياناً قدر الرحالة الأجانب عدد السكان في معان من خلال أعداد الرجال الذين يسكنون فيها؛ من دون احتساب عدد الأسر ككل، فمثلاً بلغ عدد الرجال في معان الجنوبية في عام 1882م حوالي 400 رجلاً، وفي معان الشمالية بلغ العدد حوالي 100 رجلاً (Langer, 1882, p.288)، وقدر العدد عام 1906م بـ 500 عائلة في الجنوبية، و 130 عائلة في الشمالية(Auler, 1907, vol.33, pp. 1-73)، وفي عام 1908م نجد أن عدد السكان في معان ككل كان يتراوح ما بين 4000– 5000 نسمة(Clemow, 1909, vol.185, pp.219-233)، وأحيانا تم تقدير عدد السكان من خلال عدد المنازل، فقد بلغ عدد المنازل في معان الجنوبية حوالي 500 منزلاً، وفي الشمالية 200 منزلاً(Maunsell, 1907, p.21)، وفي أحيان أخرى قدر عدد السكان من خلال أعداد العائلات التي كانت تسكن فيها، فمثلا قدر عدد العائلات عام 1907م بـ 718 عائلة(جاوسن وسفيناك، 2011، ص497)، فيما نجد في إحصائية أخرى تعود إلى عام 1910م أن عدد العائلات في معان قد بلغ 290 عائلة(Musil, 1926, p.4).

ويبدو أنه من الصعوبة بمكان الوقوف على العدد الحقيقي لسكان مدينة معان خلال العقد الأول من القرن العشرين؛ بسبب الاختلاف والتضارب بين الأرقام التي أوردها الرحالة الأجانب حول عدد سكان المدينة، إلا أنه يمكن وضع عدد تقريبي لسكان المدينة يتراوح ما بين 4000–5000 نسمة.

وقد اتخذت الحكومة العثمانية من القلعة أو (السرايا) كما كان يطلق عليها، والتي تقع في معان الجنوبية مقراً لها، حيث كان قائمقام معان يدير شؤون المدينة من القلعة(Clemow, 1909, p221)، ويساعده عدد من الضباط وحامية عسكرية بلغ عددها حوالي 100 جندي(Castiau, 1905,p.381)، وكان يقيم فيها أيضا قاضي المحكمة الشرعية في معان، وكانت تضم مكاتب ومستودعات للوازم الحاميات العسكرية التركية التي كانت تتمركز على طول الطريق الرابط ما بين معان والعقبة(هولاكو، 2011،ص164)، بالإضافة لمكتب تلغراف كانت المراسلات عبره يستخدم فيها اللغتين العربية والتركية(Cuinet, 1896, p.494).

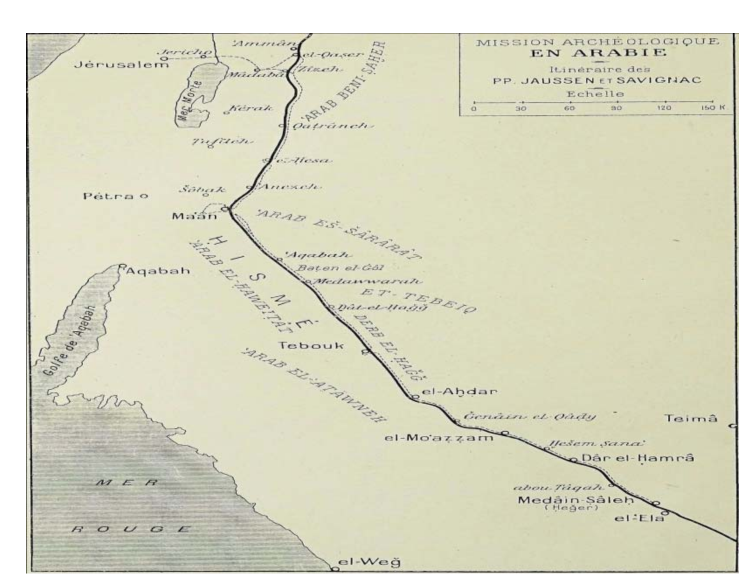
وقد زاد عدد السكان والمنازل في معان الجنوبية بسبب قربها من محطة سكة الحديد التي لا تبعد عنها سوى كيلومترين(Clemow, 1910, vol.32, pp.213-244)، ونظراً لحاجة العاملين في المحطة وكذلك القادمين عبر القطار من الجهات الأخرى للبضائع والمواد الغذائية؛ نشطت التجارة في هذا الجزء من معان وزاد عدد المحلات التجارية، وأدى إلى تنوع وتعدد البضائع المعروضة فيها، وكذلك إلى ارتفاع ملحوظ في الحركة التجارية بالمدينة، ولهذه الأسباب كان الجزء الجنوبي من معان أكثر في عدد السكان من الجزء الشمالي، والذي بني بجانب وادي يسمى (وادي الشامية)، وبسبب كثرة ينابيع المياه التي تجري في هذا الوادي، فقد كان عدد البساتين والمساحات المزروعة أكبر من ناحية المساحة في هذا الجزء من معان(جاوسن وسفيناك، 2011، ص47).

وبعد دخولها إلى معان فرضت الحكومة العثمانية ضريبة على ما يقارب من 718 عائلة كان يقيم منها 500 عائلة في القسم الجنوبي من المدينة، والباقي في الجزء الشمالي، وقدر المبلغ المترتب على كل عائلة حوالي 80 فرنك فرنسي سنوياً، وقد فرضت

هذه الضريبة على المنازل والمواشي والمحاصيل، واستثني من ذلك ما تنتجه البساتين حيث حددت الحكومة العثمانية الضريبة المستحقة عليها بمبلغ 350 مجيدي سنوياً وزعت على ملاكي البساتين. وأثناء قيام الحكومة العثمانية بجمع التبرعات من مناطق العالم الإسلامي لإنشاء سكة حديد الحجاز، دفع أهالي معان مبلغ 1500 مجيدي كمساهمة منهم في إنجاز هذا المشروع، كما توقف استيفاء الرسوم التي كان الحجاج يدفعونها عند وصولهم إلى معان في طريقهم إلى مكة، وقد بلغ مقدارها السنوي حوالي 600 مجيدي، بالإضافة إلى أن الحكومة وفرت الأمن النسبي في معان، وعيّنت قاضي شرعي لتطبيق الأحكام الشرعية في المدينة، وأنشأت مدرسة ابتدائية لتدريس الطلاب العلوم الأساسية (جاوسن وسفيناك، 2011، ص47).

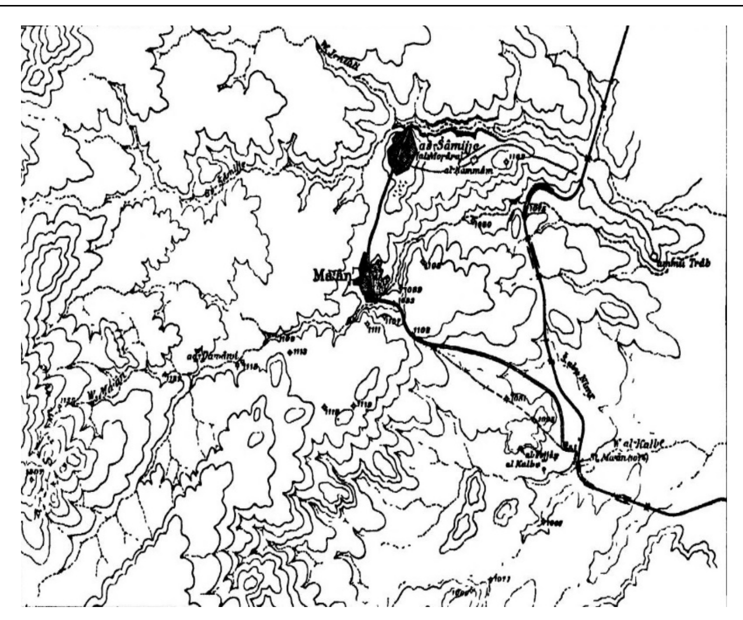
ب- محطة سكة الحديد " معان":

تعد محطة سكة الحديد في معان من المحطات الرئيسة على طول الخط الحجازي والذي ابتدأ من دمشق عام 1900م وانتهى في المدينة المنورة عام 1908م، وتبعد محطة معان عن دمشق مسافة 460كلم، (Hanauer, 1907, p.354)، وقد اتبع مسار السكة الطريق القديم الذي كانت تسلكه قوافل التجارة وقوافل الحج الشامي(Blanckenborn, 1912, vol.18, pp.15-29)، وجاءت أهمية محطة سكة معان نظراً لكونها المحطة الوحيدة التي كانت تتوفر فيها المياه العذبة التي يحتاجها الحجاج بعد خروجهم من محطة سكة عمان (Colasanti, 1909, vol. 29, pp.276-287)، وكان حجاج الشام يقضون في محطة معان عدة أيام للراحة والتزود بالطعام والماء وتلقي العلاج، إضافة إلى بيع البضائع التي كانوا يجلبونها معهم من أسواق دمشق، وذلك قبل انطلاق القطار إلى محطة سكة تبوك؛ وهي المحطة الرئيسة التالية بعد معان، وفي بعض الأعوام كان حجاج مصر القادمين عبر العقبة ينضمون إلى حجاج الشام في معان(Castiau,1905,p.382).



الشكل 3: مسار سكة حديد الحجاز، عام 1907م.(Jaussen, & Savignac, 1909, p.1).

ويبدو أن هناك جملة من الأسباب قد دفعت الحكومة العثمانية إلى إنشاء خط سكة الحديد، ولعل من أبرزها: تسهيل عملية نقل الحجاج من الشام إلى المدينة المنورة، وبالتالي العمل على ربط الولايات الإسلامية مع بعضها البعض والتقريب بين المجتمعات الإسلامية، ومن الناحية السياسية سعت الدولة العثمانية إلى ربط ولايتي الحجاز واليمن مع مركز الإدارة في الأستانة(Szczepanski, 1908,p.64)، والعمل على نقل القوات العسكرية إلى هاتين الولايتين بوقت قياسي تراوح ما بين 5–6 أيام فقط؛ بينما كانت تستغرق هذه العملية أسابيع عدة قبل إنشاء السكة، الأمر الذي ساعد الدولة العثمانية على إخماد الثورات التي اشتعلت ضدها في هاتين الولايتين، كما يمكن الإشارة أيضا إلى الفوائد الاقتصادية من هذا المشروع والمتمثلة في نقل الإنتاج الزراعي من والى الولايات العربية(Auler, 1907, p.63).



الشكل 4: طبوغرافية معان وموقع محطة السكة، عام 1910م.(Musil, 1926, p.3).

وقد افتتحت محطة معان بتاريخ 1904/9/1م، وهو اليوم الذي صادف ذكرى تولي السلطان عبد الحميد الثاني مقاليد الحكم، وأقامت إدارة المحطة احتفالاً بمناسبة الافتتاح، حيث تضمن عدة فعاليات منها: بناء الخيام وبيوت الشعر وتعليق الأعلام والرايات فوقها، واصطفاف كتائب مشاة الجيش العثماني والمهندسين والعمال وعدد كبير من الفرسان والهجانة على جانبي السكة داخل المحطة، وإطلاق مدافع الجيش القذائف الاحتفالية، بالإضافة إلى عزف الموسيقى(Hoskins, 1912,p.324)، وقد ألقى ممثل السلطان عبد الحميد؛ المستشار في الحكومة العثمانية (طورخان باشا) (Turhan Pasha) كلمة بالإنابة عن السلطان، عدد فيها فوائد سكة الحديد في ربط الأماكن المقدسة مع باقي ولايات الدولة العثمانية، وحضر الاحتفال ما يزيد عن 460 شخصية من الشام ومكة المكرمة والمدينة المنورة، ووزعت الأوسمة والميداليات على المشاركين في إنشاء سكة الحديد وبناء محطة معان(Mygind, 1905,pp.66-71).

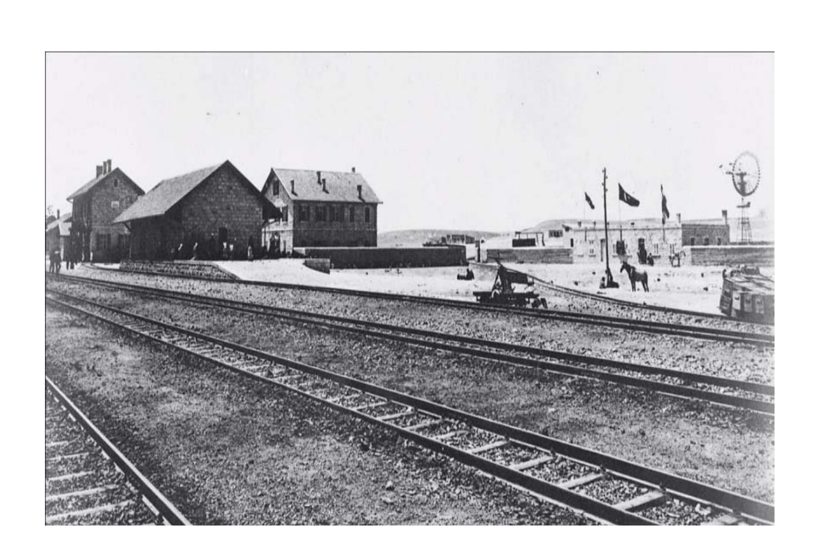


الصورة رقم 3: مظاهر الاحتفال بافتتاح المحطة في معان، عام1904م. (http://www.katalog.istanbul.edu.tr)

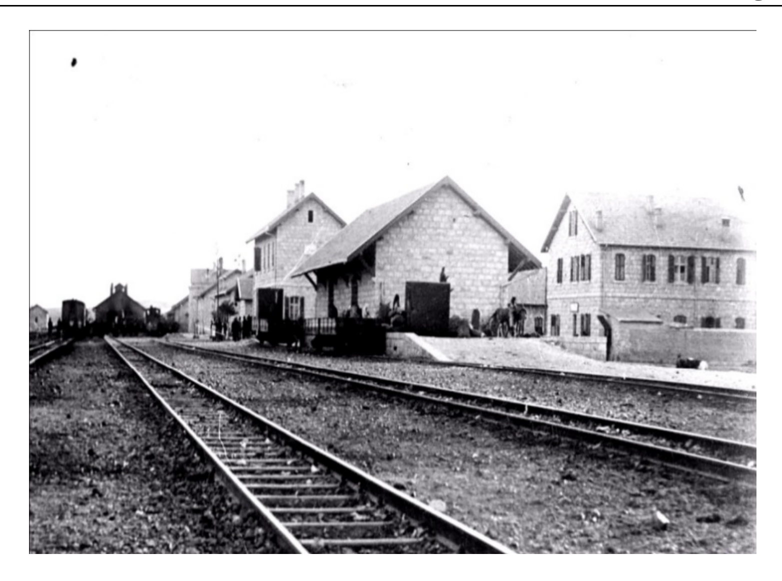


الصورة رقم 4: توزيع الميداليات والأوسمة، عام 1904م. (http://www.katalog.istanbul.edu.tr)

وباعتبارها محطة رئيسة ومهمة ضمت محطة السكة في معان العديد من المباني التي صممت على الطراز الأوروبي الحديث، وبنيت جدران المباني من الحجارة المشذبة التي اشتهرت بها منطقة معان، أما السقوف فبنيت من القرميد الأحمر المنقوش والمختوم بختم مرسيليا(جاوسن وسفيناك، 2011، ص45)، ومن المباني المهمة التي ضمتها المحطة مبنى الإدارة، وهو مقر المهندس الألماني (مايسنر باشا) (Meissner Pasha) (Ozyuksel,2014,p.106)، المشرف على إنشاء السكة في الجزء الجنوبي من شرقي الأردن، بما فيها الجزء الممتد ما بين معان وتبوك (Carruthers, 1935, p.27). واحتوت المحطة على مباني أخرى، مثل: ورش إصلاح القاطرات، ومستودعات الفحم(Maunsell, 1908. vol.32, pp.570-585)، وفندق يضم 10 أسرة، ومتجر صغير، ومستشفى عسكري يحوي 100 سرير(Colasanti, 1909,p.279)، خصص للمعالجات الأولية، كما بنيت في فترة لاحقة ثكنات عسكرية تركية اتسعت لحوالي 500 جندي(Admiralty War Staff, 1917, vol.2, p.122).



الصورة رقم 5: محطة سكة حديد معان، ويشاهد مروحة ضخ المياه (يمين الصورة)، عام 1918م. (www.iwm.org.uk)



الصورة رقم 6: مباني محطة سكة معان، مبنى الإدارة (يمين الصورة)، عام 1918م.(www.iwm.org.uk)

وأما مصدر المياه الرئيس الذي اعتمدت عليه المحطة، فيتمثل في عين (الكلبي) التي تقع على بعد 100م في الجهة الغربية؛ كمصدر رئيسي للمياه، وكانت المياه تجري من العين عبر قناة لتصب في بئر حفرت بالقرب من المحطة وبلغ عمقها حوالي 18م، وكانت العين توفر للمحطة ما مجموعه 25 طن من المياه يومياً، بالإضافة لذلك تم إنشاء خزانين بنيا فوق برجين مرتفعين سعة كل واحد منهما 100 طن من الماء، وكانت المياه تُضخ إلى الخزانين بواسطة مروحتين واحدة تعمل بالبخار والأخرى بواسطة طاقة الرياح، بالإضافة لذلك حفرت 4 آبار لتجميع المياه من باطن الأرض، احدها حفر بعمق 10م، والثاني على بعد 150م من البئر الأول وعمقه 15م وكان ينتج نصف طن من المياه، والثالث في حديقة مبنى الإدارة بطاقة إنتاجية بلغت 24 طن، والرابع يقع على بعد 100م إلى الشمال من المحطة، وبلغ عمقه 5م فقط وكان ينتج 50 طن من المياه يومياً، وهكذا نرى أن مصادر المياه هذه قد وفرت كميات كبيرة منها للمحطة؛ حيث كان الطلب على المياه يزداد خاصة في موسم الحج(Clemow, 1910,p.228).

ويظهر أن وجود محطة السكة في معان قد ساهم في تنشيط التجارة، حيث ارتفع عدد المحلات التجارية في المدينة، وتنوعت البضائع المعروضة فيها، وخاصة تلك البضائع التي كان يحضرها الحجاج معهم من أسواق دمشق(Moritz, 1908,p.387)، واستفادت القوات العثمانية المتمركزة في معان من سكة الحديد، بحيث كانت تنقل الأغنام الحية والمواد التموينية بواسطة القطار من محطة عمان، إضافة إلى إرسال الحالات المرضية الحرجة التي كانت تصيب الجنود العثمانيين من معان إلى مشافي دمشق، حيث أدى نقص الأدوية والأغذية في بعض الأحيان في معان إلى انتشار العديد من الأمراض بين هؤلاء الجنود، ونذكر منها: الزحار، والتفوئيد والإسقربوط(Maunsell, 1907, p.3). وكان القطار ينطلق في رحلات منتظمة بين دمشق وعمان ومعان بواقع ثلاث رحلات أسبوعيا(Baedeker, 1906, p.174).

ومما يدلل على أهمية محطة معان بالنسبة الحكومة العثمانية هو اختيارها –إلى جانب محطة تبوك– كمكان مقترح لإقامة المحجر الصحي الذي كان يجري فيه فحص الحجاج المغادرين إلى الأماكن المقدسة والعائدين منها؛ للتأكد من خلوهم من الأمراض المعدية. ويمكن القول أن الأسباب التي شجعت الحكومة العثمانية على هذا الاقتراح، تتمثل في: الموقع الجغرافي الفسيح والواسع لمدينة معان، وتوفر المياه العذبة، والمناخ المعتدل للمدينة بالمقارنة مع الأماكن التي تقع إلى الجنوب منها، بالإضافة إلى توفر مواد البناء اللازمة لإنشاء مباني المحجر. وعلى الرغم من وجود هذه الميزات في مدينة معان؛ إلا أن الحكومة العثمانية فضلت إقامة المحجر الصحي في مدينة تبوك، مستندة في هذا القرار على جملة من الأسباب، أبرزها: أن مدينة معان تقع على مسافة أبعد من مدينة تبوك بالنسبة للاماكن المقدسة؛ الأمر الذي كان من المحتمل أن يساهم في إصابة الحجاج بالأمراض قبل وصولهم إلى معان، بالإضافة إلى أن الحجاج المتجهين إلى الشام كانوا يسلكون طرقاً بديلة تقع في المناطق الصحراوية البعيدة عن سلطة الحكومة في معان، ومن الأسباب الأخرى تخوف الحكومة العثمانية من انتشار الأمراض – وخاصة الكوليرا– في معان؛ وبالتالي من الصعب منع انتشارها في ولاية سوريا كلها، كما ساهم الموقع الجغرافي المناسب لمدينة تبوك على مفترق طرق حجاج كل من الشام ومصر في اختيارها مقراً للمحجر الصحي؛ وهو الأمر الذي مكن الحكومة العثمانية من القيام بإجراء الفحوصات اللازمة

لحجاج البلدين في مكان واحد، والتأكد من خلوهم من الأمراض قبل رحلة العودة (Clemow, 1910,p.242).



الصورة رقم (7): قطار وجسر شمال محطة معان، عام 1917م.(Admiralty, 1917, p.266).

لقد استفادت الدولة العثمانية من محطة السكة في معان أثناء الثورة التي اشتعلت ضدها في اليمن عام 1905م(جاوسن وسفيناك، 2011، ص45)، حيث كانت ترسل القوات العسكرية والأسلحة بواسطة القطار من دمشق إلى محطة معان ومنها عبر الطريق البري إلى ميناء العقبة؛ لتُشحن هذه القوات بعد ذلك بواسطة السفن إلى اليمن(Clemow, 1909, p.223)، فمثلاً نقلت الدولة العثمانية بهذه الطريقة إلى اليمن ما مجموعه 34 ألف جندي خلال الفترة ما بين عامي 1905 إلى 1907(Szczepanski, 1908, p.64)، وساهم بعض أهالي معان في عملية نقل الجنود إلى العقبة عبر هذا الطريق، فقد جمع المقتدرين منهم ما مجموعه 100 مجيدي كتبرعات من أجل هذه الغاية(جاوسن وسفيناك، 2011، ص498)، ونظرا لأهمية الطريق البري الرابط بين معان والعقبة، قامت الدولة العثمانية بإصلاحه وإعادة تأهيله، كما قامت بتأسيس حاميات عسكرية على طول هذا الطريق. ويبدأ خط سير هذا الطريق من معان ثم يتجه نحو الجنوب الغربي ليمر بمناطق: عين وهيدة، المريغة، عين أبو اللسن، حصن الفويلة، ثم ينحدر عبر رأس النقب(Baedeker, 1910, p.197)، ليصل إلى عين القويرة التي أسست فيها الحكومة حامية عسكرية، ومن القويرة عبر وادي اليتم إلى العقبة(Musil, 1926, p.63)، ولتأمين وحماية هذا الطريق وربط معان والعقبة بوسيلة اتصال مباشرة؛ قامت الحكومة العثمانية عام 1905م بمد خط تلغراف يربط بين المدينتين، كما أنشأت محطة لهذا الخط في موقع القويرة(Moritz, 1908, p.63).

وقد دفعت جملة من الأسباب الدولة العثمانية إلى التفكير في مد فرع لسكة الحديد يبدأ من محطة معان وينتهي في العقبة، منها: أن هذا الخط كان سيمكنها من الاتصال مباشرة بالبحر الأحمر عن طريق ميناء العقبة والسيطرة على هذا الممر البحري الحيوي والمؤدي إلى الحجاز واليمن؛ وبالتالي تتجنب المرور بقناة السويس التي كانت بريطانيا تسيطر عليها(Bruchhausen, 1906/1907, vol.1, pp. 23-26)، والتي كانت تفرض الضرائب على مرور السفن عبر القناة، كما أن هذا الخط كان سيمكنها من قمع الثورات التي ظهرت في اليمن، بحيث توصل القوات العسكرية عبر البحر الأحمر بوقت اقصر(Maunsell, 1909, vol.20, pp.156-171)، إلا أن الحكومة العثمانية تخلت عن فكرة إنشاء هذا الخط نتيجة للضغوط التي مارستها بريطانيا عليها، والنزاع الحدودي الذي جرى بينهما في سيناء عام 1906م، بالإضافة إلى التكلفة المادية الباهظة(Hennig, 1906, pp.154-157).

ج- المنازل والأسرة:

بنيت المنازل وأسوار البساتين وأبراج المراقبة في معان من الطوب الطيني المجفف بواسطة أشعة الشمس، ويعود السبب في ذلك إلى توفر هذه المادة، وسهولة صناعة الطوب منها وسرعة جفافه، وبالتالي إنجاز المباني في وقت قصير(Langer, 1882, p.). والطريقة المستخدمة في عملية البناء هي وضع قطع الطوب فوق بعضها البعض قبل جفافها تماماً، بحيث تلتحم مع بعضها البعض لتبدو جدران المباني وكأنها بنيت من قالب واحد. وفي بعض الأحيان كان أهالي معان يستخدمون الحجارة المشذبة في بناء زوايا المنازل؛ وذلك من أجل إعطاءه المتانة والقوة ومقاومة عوامل التعرية الطبيعية. وتتكون أغلب المنازل في معان من غرفة واحدة مستطيلة الشكل، ومقسمة من

الداخل بواسطة قنطرة، وكان الأهالي يحفرون في وسطها حفرة صغيرة لاستعمالها موقداً لإشعال النار، وعلى يمين الموقد ويساره تجد مصطبة الجلوس المبنية من الطين التي بلغ ارتفاعها 40 سم تقريبا عن سطح الأرض، أما سقوف المنازل فتحمل بواسطة قوس في الوسط، ثم يوضع فوقها عوارض خشبية أو من الحديد، ثم تضاف أعواد القصب والأعشاب الجافة لتغطى بعد ذلك بطبقة من الطين. ومن أجل منع تسرب مياه الأمطار إلى داخل المنزل كان الأهالي يقومون في بداية موسم الشتاء بتجديد السقف من الخارج؛ وذلك بإضافة طبقات من الطين فوقه من اجل إغلاق التشققات الناتجة عن عمليات التعرية، ويتكون أثاث المنازل في الغالب من الحصائر الممدودة على الأرض، وكان بعض الأهالي يمتلك المفارش المصنوعة من الصوف وأغطية القطن الكبيرة، بالإضافة لأدوات طهي الطعام وصناعة القهوة، والجرار الفخارية الكبيرة المسماة (القواوير) والتي كانت تستعمل في حفظ حبوب القمح، وفي بعض الأحيان كان الأهالي يعلقون سيفاً وبندقية على جدران المنازل(جاوسن وسفيناك، 2011، ص489).



الصورة رقم 8: جانب من المنازل والبساتين المبنية من الطوب الطيني في معان، عام 1906م.
(http://www.katalog.istanbul.edu.tr)



الصورة رقم 9: جدران المنازل المبنية من الطوب الطيني، عام 1906م. (http://www.katalog.istanbul.edu.tr)

أما لباس الرجال في معان فيتكون من ثوب ابيض طويل ذو أكمام طويلة، ويشد الثوب عند الخصر بواسطة حزام أو (كمر)، وعادة ما يتم لبس (جبة) فوق الثوب، وهي سترة من القماش ذات لون اصفر أو ازرق ولها أكمام ضيقة وملتصقة بالذراعين وتهبط حتى الحزام، وكان يرتدي بعض ميسوري الحال في معان جبتان الواحدة فوق الأخرى، وفوق هذه الملابس كان الرجل المعاني يرتدي العباءة في فصل الصيف، والفروة في فصل الشتاء، وينتعل صندلاً، وكان الرأس يغطى بمنديل (كوفية) مثبتة بواسطة العقال، وهو حبل مجدول يصنع من وبر الإبل، ومن أجل اتقاء أشعة الشمس في الأيام الحارة، يضع بعض الرجال طاقية فوق المنديل (Jaussen, & Savignac, 1909, p.463).

ويتكون الطعام في معان بشكل أساسي من الخبز المصنوع من القمح، وفي بعض الأحيان كان الخبز يصنع من الشعير أو من النبات البري المعروف بـ (السمْح)، الذي ينبت في المناطق الصحراوي التي تقع إلى الشرق من معان(Philby, 1957, p.102)، وكان الخبز يحضر إما فوق صفيحة من الحديد تسمى (الصاج) أو تحت الرماد الحار (قرص النار)، أما اللحم فلم يكن يتوفر في كل الأوقات على موائد الأهالي في معان، فيما تجد الحليب واللبن والزبدة عند الأهالي الذين يملكون الماشية، في حين كانت تتوفر الفاكهة متعددة الأصناف في معان، ومن المواد الغذائية الأخرى المعروفة في معان الأرز والبرغل(جاوسن وسفيناك، 2011، ص490).

وتتكون الأسرة في معان كما هي في باقي المناطق العربية، من الأب والأم والأبناء، وكان الأب هو المسؤول عن رعاية الأسرة وإدارة شؤونها، وكان له السلطة على الأم وكذلك الأبناء الذين يعيشون معه في نفس البيت حتى يكبروا ويتزوجوا، وعلى الرغم من استقلالهم بعد الزواج كان يحق لهم العودة إلى بيت أبيهم إذا ما احتاجوا لذلك، إذْ أن العادات في معان كانت تعترف في حق الأبناء بالحصول على المؤن مما تنتجه الأرض في نهاية الموسم بالإضافة إلى ما تنتجه الماشية من منتجات الألبان (جاوسن وسفيناك، 2011، ص490).

وفي الحالة التي كان فيها الأب يحتاج إلى الرعاية أو العيش بعد أن يكون قد فقد أملاكه لسبب ما، فان الابن كان ملزماً برعاية أبيه، وكان يتوجب عليه أن يستقبله في منزله، فقد كانت العادة في معان تقتضي أن يحترم الابن أبيه دوماً، أما إذا حدث العكس فان الابن يصبح محتقراً في نظر الجميع، وفي حالة وفاة الأب فان الميراث يقسم بين الأبناء طبقاً للشريعة الإسلامية، فالذكور يحصلون على حصص متساوية فيما كانت الإناث يحصلن على ثلث التركة، وكان الأب يتدخل بشكل مباشر في تربية الأبناء، حيث يعلمهم عادات وتقاليد أسلافهم، ويجبرهم على الذهاب إلى المدرسة، أما الأم فقد تكفلت بتربية ورعاية البنات(جاوسن وسفيناك، 2011، ص491).

وكان الزواج في معان يبدأ بالخطبة ومن الإجراءات المتبعة فيها، أن يذهب الشاب برفقة الوجهاء من أقاربه إلى أهل الفتاة التي وقع عليها الاختيار، وبعد موافقة ولي أمرها كان يطلب من الزوج دفع مبلغ من المال وهو ما يعرف بـ (المهر) أو (السياق)، وقد بلغ مقداره ذلك الوقت حوالي 6 آلاف قرش عثماني، أي ما يعادل 1100 فرك فرنسي حسب تقدير كل من (جاوسن وسفيناك)، فيما بلغ مقداره قبل وصول الحكومة العثمانية إلى معان حوالي 2000 قرش(Jaussen, & Savignac, 1909, p.467).

وكان يذهب كل من الخطيبان وولي أمرهما إلى القاضي الشرعي من اجل تسجيل عقد الزواج بشكل رسمي، وحسب العادات المتبعة في معان بعد كتابة العقد، يتم ربط قطعة نقدية في طرف منديل ويلقى بين يدي الخطيبة، وأحيانا كان يربط شريط أو خيط في عقال الخطيب، وذلك من اجل التذكير بفكرة الرباط والعقد الذي جرى بينهما، وقد قدر سن زواج الرجل في معان 18 عاماً، أما الفتاة فكان يتراوح ما بين 13– 15 عاماً، وبحسب العادات المتبعة في معان لا يحق للخطيب رؤية خطيبته منذ اليوم الأولى للخطبة، بحيث كان يتوجب عليها أن تتهرب منه في حالة التقت به في مكان ما، كما لم يسمح لها النظر إليه أو الحديث معه(جاوسن وسفيناك، 2011، ص492).

ومن الإجراءات الأخرى المتعلقة بالزواج في معان إقامة حفلة تسمى (القذلة) قبل موعد الزواج بأيام قليلة، يجري فيها قص خصلة من الطرف الأمامي من شعر الخطيبة، بحيث يتم تزيين هذا الجزء من الشعر بصف من قطع النقود، أو إخفاء خصلة الشعر في الأرض أو في مكان ما من المنزل. وفي يوم الزفاف كانت مجموعة من النسوة من أهل العريس يضعن الثياب والحلي في عدة سلال صغيرة ويحملنها إلى بيت العروس وهن يغنين ثم يقمن بتجهيز العروس، بحيث كانت ترتدي الثياب الجديدة والحلي، وكان العريس في المقابل يرتدي ثيابه الجديدة بوجود أصدقاءه، ثم يجتمع أقاربه ويقدم إليه كل واحد منهم هدية أو مبلغ من المال يسمى (النقوط)، وفي المساء تصل العروس إلى مسكنها مصحوبة بالنساء اللواتي كن يحتفلن بالأغاني والأهازيج، وكان يتوجب على العريس في ذلك اليوم القيام بذبح الخراف وتقديم الطعام للحضور(Jaussen, & Savignac, 1909, p.468).

ويبقى الزوجان معاً لمدة سبعة أيام، فيما كانت والدة الزوجة تعمل على خدمتهما وتقديم الطعام لهما، وفي اليوم الثامن كانت العادة تقتضي في معان أن يدعى الزوج لتناول وجبة طعام كانت تقام علناً، فيما كانت الزوجة لا تختلط مع المجتمع بشكل كامل إلا بعد أن تصبح أماً، وكانت تقوم بعملية الولادة امرأتان، ومن العادات المتبعة في معان في حالة الولادة، أن الزوج لا يحضر عملية الولادة ولا يسرع لرؤية مولوده، بل كانت تتكفل إحداهما بتبشيره بقدوم المولود، وفي هذه الحالة تحصل على المكافأة، ، وعند ولادة طفل جديد كانت العادة المتبعة أن يغسل يومياً ولمدة سبعة أيام بالماء المضاف إليه الملح وزيت الزيتون، وفي اليوم الثامن كان الأب يذبح شاة تسمى (العقيقة) ثم يطلق عليه اسماً، وقد تراوح عدد أفراد الأسرة في معان أثناء فترة الدراسة ما بين 4–5 أبناء، ونادرا ما كانت الأسرة تتجاوز هذا العدد، إلا إذا تزوج الرجل بأكثر من امرأة، فمثلاً بلغ عدد أبناء احد الأشخاص في معان 7 أبناء من زوجتين، وآخر كان لديه 15 ابناً من 4 نساء(جاوسن وسفيناك، 2011، ص493).

د- المياه والزراعة:

سمحت وفرة المياه في معان بنوع من الازدهار النسبي على الرغم من وقوعها في منطقة صحراوية، حيث احتوت معان على العديد من عيون المياه، مثل: عين سويلم، وعين انجاصه، والعين القبلية، والعين الشمالية(Jaussen, & Savignac, 1909, p.33)، وكذلك عين الضواوي الواقعة إلى الغرب معان والتي امتازت بغزارة وعذوبة مياهها، وكانت المياه تجري من هذه العين على مدينة معان عبر قناة مغلقة مدت على عمق قليل من سطح الأرض(Musil, 1926, p.4)، ومن مصادر المياه الأخرى في معان الآبار، والتي كانت تحفر بجانب الأودية على أعماق قليلة تراوحت ما بين 5–10م (Admiralty War Staff, 1917,p.122).



الصورة رقم 10: جانب من بساتين معان، ويظهر مبنى القلعة العثمانية، عام 1909م.(maunsell, 1909,p.160).

ومن أجل استغلال المياه لتسد حاجة البساتين العديدة في معان، قام الأهالي بالاتفاق فيما بينهم لتنظيم عملية الري وفق برنامج محدد ونظام خاص، يرتكز على المبدأ التالي: وهو حصول كل شخص بلغ 15 عاماً من العمر على 3 ساعات من الماء شهرياً، وبحسب هذا النظام فقد كان لصاحب البستان الحق بالتصرف في هذا الوقت المحدد من الماء لري أرضه، وكان نصيبه من الماء يزداد كلما بلغ أولاده أيضا سن 15 عاماً من العمر، وفي بعض الحالات لم تكن المياه تكفي أصحاب البساتين الكبيرة أو أولئك الذين كانوا يوسعون مساحة أراضيهم الزراعية من خلال عملية شراء بساتين أخرى، وكانوا مضطرين إلى شراء حق الماء من مزارعين آخرين، وملكية الماء هي حق شخصي ومستقلة عن ملكية الأرض، وكان يمكن استئجار حق الماء لمدة سنة بثمن قدر في ذلك الوقت بحوالي 25 فرنك فرنسي، وأحيانا قام بعض أصحاب البساتين ببيعه حصصهم من الماء بشكل نهائي، وفي هذه الحالة فأن البائع كان يحرم ورثته من حقه الشخصي في الماء، دون أن يفقدوا حقهم الفردي بثلاث ساعات شهرياُ، أما في حالة وفاة الأب فانه لا يحق للأبناء أن يرثوه في حصتهم من الماء(جاوسن وسفيناك، 2011، ص485).

وكان أصحاب البساتين في معان قد وضعوا نوعاً من النظام أو الدور بحيث تم تحديد الوقت والساعة لكل صاحب بستان، وفي

حالة عدم استخدامه للمياه في الساعة التي حددت له، فانه يفقد حقه دون تعويض. وبسبب قرب المياه الجوفية من سطح الأرض؛ قام العديد من أصحاب البساتين بحفر أباراً خاصة بهم. وكانت عملية استخراج المياه من الآبار تتم من خلال استخدام أداة تسمى (الدلو) والتي كانت تربط بواسطة حبل على عمود خشبي، فيما كان يربط في طرف الحبل من الجهة الأخرى حجر، وكان الحبل يدور على حامل بحيث تسمح حركة تأرجح الحبل برفع الماء بسهولة ومن ثم سكبه في قنوات توصل إلى المزروعات(Jaussen, & Savignac, 1909, p.460)، وكانت تتفرع من الينابيع والآبار شبكة من القنوات ري البساتين من الينابيع أو الآبار بحيث كانت المياه تجري فيها بشكل انسيابي(Moritz, 1908, p.387).

وكانت الزراعة في معان وخاصة في وادي الشامية تتم داخل بساتين على شكل مصاطب تتدرج على طول الوادي، أو داخل حدائق تسمى (أحواش) محاطة بالأسوار العالية المبنية من الطوب الطيني تراوح ارتفاعها ما بين 2–3م، وقد حصنت هذه الأسوار بأبراج المراقبة لحمايتها من العبث والتخريب(جاوسن،1997، ص214)، ولزيادة وسائل الحماية ومنع المعتدين من الدخول بشكل مباشر إلى البساتين، تميزت مداخلها وبواباتها بأنها كانت عبارة عن بوابة قليلة الارتفاع توضع في أسفل الجدار، بحيث كان يجبر من أراد الدخول إليها على الانحناء، وبالتالي عرقلة حركته قدر الإمكان(Frants, 1893, p.40).

وقد دأب الأهالي في معان على زراعة الأشجار المثمرة، مثل: الخوخ، والدراق، والمشمش، والتين، والرمان الذي اشتهرت به المدينة(Musil, 1926,p.4)،ومن أجل الاحتفاظ بفاكهة الرمان إلى أطول فترة ممكنة كان الأهالي في معان يدفنون الفاض منه داخل الرمال. وفي فصلي الشتاء والربيع تقل حاجة الأشجار المثمرة للمياه؛ لهذا استفاد أصحاب البساتين من مياه الينابيع في زراعة بعض حقول الشعير في حدود البساتين وكذلك في المناطق غير المزروعة بالأشجار المثمرة، وبسبب اعتماده على الري المنتظم من مياه الينابيع كان محصول الشعير ينمو بشكل وافر في معان، وتبدأ عملية حصاد الشعير في منتصف شهر أيار من كل سنة، وكانت عملية الحصاد تتم بواسطة الأيدي وليس باستخدام المناجل، وذلك من اجل استغلال سيقان الشعير لإطعام المواشي(جاوسن وسفيناك، 2011، ص486).

لقد اعتمد أهالي معان في عملية الزراعة الواسعة لمحصولي القمح والشعير، على أراضي جبال الشراة الواقعة إلى الشمال الغربي من معان، حيث كانت قبيلة الحويطات تملك الأراضي الزراعية فيها، وقد امتازت هذه الأراضي بتلقيها كميات جيدة من مياه الأمطار سنوياً؛ والتي ساهمت في وفرة المحاصيل. وكان الاتفاق بين صاحب الأرض والمزارع يقضي أن يحصل الأول على خمس المحصول، وكانت عملية زراعة المحاصيل تبدأ في شهر آذار من كل عام، حيث يذهب المزارع إلى الأرض التي اتفق على استئجارها من صاحبها، من اجل القيام بالأعمال المتعلقة بتهيئة الأرض وقلب التربة وإزالة الأعشاب منها بواسطة المحراث التي تجرها الإبل أو البغال؛ وتسمى هذه العملية (الكراب)، وفي فصل الصيف تكون الأعشاب والشجيرات المقتلعة قد جفت تماماً، وعندها كان المزارع يقوم بحرقها والاستفادة منها كسماد من أجل زيادة خصوبة التربة(Jaussen, & Savignac, 1909, p.461).

وخلال شهري أيلول وتشرين الأول تبذر الأرض بالقمح والشعير، وكانت العادة تقتضي أن يقوم المزارع بذبح شاة مع بداية عملية الزراعة، فيما كان المحراث يدهن بقليل من دمها. وتنمو المحاصيل في جبال الشراة بشكل جيد بسبب انتظام هطول الأمطار وخصوبة التربة، وفي نهاية أيار وبداية حزيران من كل عام تبدأ عملية الحصاد، حيث كان محصول الشعير يقلع باليد فيما كان القمح يحصد بالمنجل(جاوسن وسفيناك، 2011، ص487)، وعند الانتهاء من عملية الحصاد كان صاحب الحقل يأمر بترك بضعة أمتار من القمح كمساهمة منه للفقراء(جاوسن، 1997، ص228)، وفيما يقوم البعض بعملية حصاد القمح، تجد آخرون يعملون على تكديسه في فسحة أعدت في زاوية الحقل تحضيراً لعملية الدرس، والتي كانت تتم بواسطة الحيوانات، وبعد ذلك يذرى القمح ويعبأ في أكياس وينقل بواسطة الإبل ليخزن في معان، وجرت العادة أن يقوم صاحب الحقل بذبح شاة لجميع المشتركين في عملية الحصاد. ومن الحبوب الأخرى التي زرعت في جبال الشراة إلى جانب القمح والشعير: العدس، والذرة، والكرسنة غير أنها كانت تزرع بمساحات صغيرة، وفي بعض السنوات كان ناتج المحصول لا يكفي حاجة الأهالي في معان والمناطق المجاور لها، مما كان يدفعهم إلى التزود بالحبوب من مناطق أخرى مثل: سهول مؤته، والكرك(Jaussen, & Savignac, 1909, p.462).

هـ- الحرف والتجارة:

تميزت الحرف في معان بالبساطة، وقلة أعداد الحرفيين، وعلى الرغم من ذلك فقد انتشرت بعض الحرف الخاصة بالأعمال التقليدية مثل: صناعة المحاريث والمناجل الضرورية لأعمال الزراعة، وحرفة الحياكة وصناعة الفراء من جلود الخراف غير المقصوصة والتي كانت تحاك مع بعضها البعض، وكان أهالي معان والبدو يرتدونها خلال فصل الشتاء لاتقاء البرد. أما الخياطون فقد كانوا محدودي العدد؛ بسبب تكفل النساء بخياطة الملابس في المنازل، بالإضافة إلى مهنة صناعة الأحذية والصنادل التي كانت

تسمى في معان (حذاء) بينما كان البدو يطلقون عليها اسم (نعال)، ويربط الحذاء بواسطة رباطين يلفان على القدم، وتصنع الأحذية من جلود الأغنام، بعد القيام بعملية (الدباغة) التي كانت تبدأ بتنظيف الجلد من الصوف أو الشعر، ثم يوضع عليه رماد النار ويترك لمدة يوم، وبعد ذلك يوضع الجلد في مغلي لحاء البلوط وقشر الرمان(Jaussen, & Savignac, 1909, p.463).

ومن الحرف الأخرى والتي لا بد من الإشارة إليها حرفة بناء المنازل، وإنتاج الطوب الطيني وتقطيعه في قوالب خاصة. وأما صناعة الخبز فلم تكن قد انتشرت بشكل واسع في معان، حيث وجد فيها خلال تلك الفترة فرناً واحداً، وكانت صناعة الخبز تتم بشكل رئيس في المنازل، حيث تقوم النساء في كل صباح بطحن كمية من الطحين تكفي للحاجة اليومية من الخبز، وكن يستعملن لذلك مطحنة يدوية مصنوعة من الحجر، وعند بناء محطة سكة الحديد أنشئ فيها فرن على النمط الأوروبي(جاوسن وسفيناك، 2011، ص488).



الصورة رقم 11: سوق في معان، عام 1914م. (www.dl.wdl.org).

ونشطت التجارة في معان وتأسست بعض المحلات التجارية التي اختصت في بيع السلع الأساسية، وقد ساهم وصول سكة الحديد الحجازية إلى معان في توفر السلع والبضائع، فمثلاً استخدم القطار من قبل بعض تجار معان من اجل الذهاب إلى دمشق وإحضار سلع متنوعة مثل: القهوة، والسكر، والملابس الجاهزة ، أما مادة الملح فكانت تستخرج من منطقتي (الغوير) و(الحفير) الواقعتان في الجنوب الشرقي من معان، وكان التجار يشترون الزبدة وزيت الزيتون من الطفيلة، وأما الأرز فكان يحضر من العقبة ودمشق، فيما كان البدو يبيعون أغنامهم على الأهالي، ويمدون الجزارين الذين استقر عدد منهم في معان بالأغنام، وفي بعض الأحيان كان يجوب مضارب البدو تجار من دمشق ومصر لشراء الإبل والأغنام من أجل بيعها في أسواق مصر، واختص بعض التجار في بيع ما تنتجه البساتين من فاكهة، ومن المناطق التي كان يصلها هؤلاء التجار: مضارب البدو، والطفيلة والشوبك والبترا، ويعد الرمان من أكثر أنواع الفاكهة طلباً في هذه المناطق(جاوسن وسفيناك، 2011، ص489).

النتائج:

توصلت الدراسة في الموضوع الذي تناولته وهو عن الأحوال الاجتماعية في مدينة معان خلال العقد الأول من القرن العشرين إلى مجموعة من النتائج، والتي يمكن إجمالها بما يلي:

– اعتمدت الدراسة على مجموعة من المصادر التاريخية المعاصرة، وهي كتب الرحالة الأجانب؛ والتي تكمن أهميتها في أنها كانت نتاج لما شاهده وسمعه هؤلاء الرحالة عند زيارتهم لمدينة معان، ومن خلال هذه المصادر استطعنا التعرف على جوانب الحياة الاجتماعية السائدة في معان، مما ساهم في إعطاء فكرة واضحة عن تاريخ المدينة في تلك الفترة، وبالتالي إضافة دراسة جديدة اختصت في موضوع وفترة محددين إلى الدراسات التي تناولت تاريخ معان.

– ظهر لنا أن الموقع الجغرافي لمدينة معان بالإضافة إلى توفر المياه فيها على الرغم من وقوعها في منطقة صحراوية؛ قد أسهم في اتخاذها محطة مهمة على طريق القوافل التجارية التي كانت تتنقل عبر العصور الماضية ما بين الجزيرة العربية وبلاد الشام، ومن ثم لعبت المدينة الدور ذاته بعد دخول الإسلام إلى بلاد الشام حيث كانت من أهم المحطات على طريق الحج الشامي، ولهذا السبب استمر هذا الدور خلال الفترات اللاحقة ومنها الفترة التي تناولتها الدراسة، الأمر الذي دفع الدولة العثمانية إلى إنشاء محطة رئيسة على خط سكة حديد الحجاز في معان.

– كان يعتقد أن الهدف الرئيس الذي سعت الدولة العثمانية لتحقيقه من خلال بناء محطة السكة في معان هو خدمة حجاج الشام في طريقهم إلى الديار المقدسة، إلا أن الدراسة بينت أن هناك فوائد أخرى للمحطة؛ تمثلت في نقل قوات الجيش العثماني إلى ولايتي الحجاز واليمن عبر محطة معان ومنها إلى ميناء العقبة، وبالتالي القضاء على الثورات التي جرت ضد الدولة العثمانية في هاتين الولايتين.

– تعرفنا من خلال الدراسة على طريقة بناء المنازل والبساتين في معان والمادة المستعملة في بناؤها وهي الطوب الطيني، والتي شجع توفرها وسهولة تشكيلها إلى بناء الكثير من المنازل والبساتين في معان، والتي يمكننا في الوقت الحاضر رؤية العديد من نماذجها المنتشرة في بعض مناطق معان القديمة، وساعد في ديمومتها أعمال الصيانة والإضافة التي كان يجريها الأهالي في الفترات السابقة، وتكمن أهمية الدراسة هنا في أنها أعطت لمحة عن تلك المباني والأدوات التي كانت تحويها، وكذلك جوانب الحياة الاجتماعية الأخرى، مثل: الأسرة، واللباس، والطعام، والزراعة، التجارة، الأمر الذي يمكن أن يساهم في عملية إعادة إحياء هذه العناصر التراثية الخاصة بمدينة معان.

– يظهر من خلال الدراسة تبين لنا كيف استطاع أهالي معان استغلال المياه في أعمال الزراعة، وذلك من خلال وضع نظام خاص لعملية ري البساتين التي كانت تزرع بالأشجار المثمرة، باعتبارها سلعة أساسية اعتمد عليها الأهالي في تحقيق الاكتفاء الذاتي، وكذلك مساهمتها في تنشيط الحركة التجارية ورفع مستوى الدخل من خلال بيع ثمار الفاكهة على الحجاج.

– لقد اعتمد أهالي معان على الأراضي الزراعية الواسعة في مرتفعات الشراة لتوفير حاجاتهم من محصول القمح، وتبين من خلال الدراسة كيف كان الأهالي يتفقون مع أصحاب تلك الأراضي مقابل حصولهم على خمس الناتج، وتعرفنا أيضاً على طريقة زراعة وحصاد وتخزين محصول القمح والعادات التي كانت تمارس أثنائها.

قائمة المصادر والمراجع

المصادر المترجمة

جاوسن، أ.(1997)، العادات العربية في بلاد مؤاب، ترجمة: سامي النحاس، دار الينابيع للنشر والتوزيع، عمان، 1997.

جاوسن، أ، سفيناك، ر.(2011)، رحلة استكشافية أثرية إلى الجزيرة العربية، من القدس إلى مدائن صالح، الجزء الأول، ترجمة: صبا عبد الوهاب الفارس، الرياض: دارة الملك عبد العزيز.

هولاكو، م.(2011)، الخط الحديدي الحجازي، ترجمة: محمد حواش، القاهرة: دار النيل.

Refrences

Admiralty War Staff. (1917). A Handbook of Arabia. (Routes), 2. London.

Baedeker, K.(1906). Palestine and Syria. Leipzig: Karl Baedeker.

Baedeker, K.(1910). Palastina und Syrien. Leipziq: Verlag Von Karl Baedeker.

Blanckenborn, M. (1912). Die Hedschazbahn. Geographische Zhitschrift, 18, 15-29.

Bruchhausen, K. (1906-1907). Zwischen Asien und Afrika. Asien-Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft. Herausgegeben von Dr. Vosbero Rekow,1,1, 23-26.

Brunnow, R., & Domaszewski, A. (1905). Die Provcia Arabia. 1, Strassburg : Verlag Von Karl Trubner.

Burckhardt, J. (1822). Travels in Syria and the Holy Land. London :John Murray.

Carruthers, D. (1935). Arabian Adventure, to the Great Nafud in Quest of the Ory. London: H.F. Witherby.

Castiau, M. (1905). Le Chemin de fer Damas- La Mecque. Revue Economique Internationale, 1,2, 370-391.

Clemow, F. (1909). From Sham to the Cities of Salih. Blackwood's Magazine, 185,1119, pp. 219-233.

Clemow, F. (1910). Etude Sur La Defense Sanitaire Du Chemin De Fer Du Hedjaz. Revue D' hygiene et de Police Sanitaire, 32, 213- 244.

Colasanti, A. (1909). Alla Tomba Del Profeta in Ferrovia. Fmporium, Stituto Italiano, 29, 172, 276-287.

Constantin, V. (1787). Voyage En Syrie et En Egypte. 1783, 1784, 1785. Tome Second. Paris: Voland Libraire.

Cuinet, V. (1896). Syrie, Liban Et Palestine. Paris: Ernest Leroux.

Doughty, C. (1921). Travels in Arabia Deserta. 1. London: Philip Lee Warner.

Fitzner, R. (1904). Aus Kleinasien und Syrien. Rostock: Volckmann & Wette.

Frants, B. (1893). Geschichte der Edomiter. Leipzig: Separat Ausgabe.

Hanauer, J., & Masterman, E. (1907). Cook's Handbook for Palestine and Syria. London: Thos. Cook & Son.

Hennig, R. (1909). Bahnen des Weltverkehrs. Leipzig: Johann Ambrosius Barth.

Hill, G. (1897). A Journey to Petra-1896. Palestine Exploration Fund Quarterly Statement, 29, 35-43.

Hornstein, C. (1898). A Visit to Kerak and Petra. Palestine Exploration Fund Quarterly Statement, 30, 94-103.

Hoskins, F. (1912). From the Nile to Nebo. Philadelphia: the Sunday School Times Company.

Jaussen, A., & Savignac, R. (1909). Mission Archeologique en Arabie, De Jerusalem au Hedjaz Medain-Saleh. I, Paris: Eraest Leroux.

Knapp, C. (1914). Bulliein de la Societe Neuchateloice de Geographie. 23. Paris.

Laborde, L. (1836). Journey through Arabia Petraea, to Mount Sinai and the Excavated City of Petra. London: John Murray.

Langer, S. (1882). Aus dem Transjordanlande Ein Ausflug von Es Salt Nach Maan. Geographischen Gesellschaft, Redigirt von Josef Chavanne, 35, 280-290.

Maunsell, F. (1907). Report on the Hejaz Railway. (IOR/L/10/12).

Maunsell, F. (1908). The Hejaz Railway. The Geographical Journal, 32, 6, 570-585.

Maunsell, F. (1909). One Thousand Miles of Railway Built for Pilgrims and not for Dividends. The National Geographic Magazine, 20, 156-171.

Moritz, B, (1908). Ausfluge in Der Arabia Petraea. Melanges Dela Faculte Orientale, Universite Saint-Joseph, Beyrouth, 13, 387-436.

Musil, A. (1926). The Northern Hegaz. A Topographical Itinerary. New York: American Geographical Society.

Musil, A. (1927). Arabia Deserta. A Topographical Itinerary. New York: American Geographical Society,.

Mygind, E. (1905). Vom Bosporus zum Sinai. Erinnerungen an die Einweihung der Hamidie-Pilgerbahn des Hedjas, (Teilstrecke Damaskus-Ma'an), Leipzig and Konstantinopel: Otto Keil, 66-71.

Ozyuksel, M. (2014). The Hejaz Railway and the Ottoman Empire. London: I.B. Tauris.

Pascha, A. (1907). Die Hedschashahn. Erganzungsh zu Petermanns Geographisc Mitteilungen, 33, 1-73.

Philby, J. (1957). The Land of Midian. London: Ernest Benn Limited.

Pinkus, L. (1903). Palastina und Syrien, Genf: Verlgder Zionistischen Monatsheite.

Seetzen's, Ulrich, (1855). Reisen durch Syrien, Palastina, Phonicien, die Transjordan - Lander, Arabia Petraea und Unter-Aegypten, 3. Berlin: Verlegt bei G. Reimer.

Szczepanski, L. (1908). Nach Petra und Zum Sinai. Innsbruck: Karl Pustes.

Vincent, H. (1898). Chronique Notes De Voyage. Revue Biblique, 7, 425-451.

Wallin, G. (1854). Narrative of a Journey from Cairo to Medina and Mecca, by Suez, Araba, Tawila, Al-Jouf, Jubbe, Hail, and Nejd, 1845. The Journal of the Royal Geographical Society, 24, 115-207.

المواقع الالكترونية:

www.alwatan.com.sa

www.dl.wdl.org

www.iwm.org.uk

www.katalog.istanbul.edu.tr

Ma'an; social conditions; 20th century; Traveller

*Anwar Al-Jazy **

ABSTRACT

This study deals with the social conditions of the city of Ma'an in the first decade 20th century, through what was mentioned in the books of foreign travelers - as a historical source - of important and detailed information about this city during that period, and to achieve the goal of the study represented in identifying the social history of Ma'an and shedding light on its various vocabulary, and because of the scarcity of Arabic studies that dealt with meanings in the first decade of the twentieth century; The information contained in the traveler's books was analyzed and the study was divided into several topics, namely: a brief presentation of the city's conditions during 19th century, the social and economic impacts of the Hejaz railway station on the city of Ma'an, the names that travelers gave to the city, its population, daily life, and homes Horticulture, water, agriculture, crafts and trade. The study concluded that Ma'an was of great importance during the study period, as it witnessed social activities in various aspects related to the daily life that the city's residents lived during that period, in addition to the importance of the city's location on the Sham Hajj Road, which made it a cultural link. And trade between the pilgrims of the Sham on the one hand and the residents of the city and its surrounding areas on the other hand.

Keywords: Ma'an; social conditions; 20th century; Traveller.

* Al-Hussein Bin Talal University.

Received on 12/7/2020 and Accepted for Publication on 25/10/2020.